



AA: ENAV S.p.A.
Direzione Servizi di Navigazione Aerea
Maurizio Paggetti
SEDE

Direzione Operazioni di rotta
Paolo Nasetti
SEDE

Direzione locale
Bartolomeo PINTO
SEDE

E P.C.: ENAC SEDE

Oggetto: Nuove LoR - 24 maggio 2018.

Le scriventi Organizzazioni Sindacali Locali,

- visti gli inconvenienti causati dall'installazione del rilascio software durante la notte tra il 09/05/2018 e il 10/05/18;
- considerato l'impatto operativo della ristrutturazione degli Spazi Aerei che avrà luogo alla mezzanotte del 24/05/2018;
- tenuto conto che le percentuali di crescita del traffico gestito dall'ACC di Brindisi (senza considerare il potenziale aumento ottenibile dall'attribuzione di nuovi Spazi Aerei al Centro) ci proiettano già oggi ad un periodo di avanzata stagione estiva;
- preso atto, infine, che le numerose problematiche tecniche irrisolte (vedi ALLEGATO) potrebbero inficiare la stabilità dei sistemi e che gli OdS che annunciano i rilasci software prevedono un periodo di osservazione di almeno 15 giorni;

CHIEDONO AD ENAV S.p.A.

di prevedere personale per la Sala Operativa come di seguito indicato:

- 8 persone per tenere aperti 2 settori negli spezzoni dei turni notturni a partire dal 23/05/2018;
- almeno 15 persone per aprire 5 settori negli spezzoni di turno di mattina e pomeriggio del giorno 24/5/18;
- almeno 14 persone che consentano l'apertura di 5 settori negli spezzoni di turno di mattina e pomeriggio;

Tali configurazioni dovranno essere mantenute almeno fino al 10 giugno, allo scopo di far ambientare il personale a lavorare con le nuove settorizzazioni con traffico reale.

SITUAZIONE TECNICO-OPERATIVA

Decine di voli ogni giorno si terminano senza alcun motivo degradandosi a volo "pending", con tutte le conseguenze che ne derivano nella gestione tattica del traffico in atto, inoltre, questi traffici non vengono

inseriti automaticamente nella "COAST LIST", che avverte i CTA di un volo per il quale si sia persa l'identificazione radar: risulta evidente la gravità di tale malfunzionamento.

Non è ancora stata implementata la seconda linea telefonica con l'ACC di Zagabria che, essendo utilizzata da più settori contemporaneamente (figuriamoci cosa accadrà dopo il 24 maggio..), potrebbe non consentire il "silent radar transfer" che invece è previsto da LOA.

Non sono state ancora emanate linee guida per i CTA inerenti l'utilizzo del sistema ERATO, risultando ad oggi un monitor acceso affianco allo schermo radar e non quel sistema di *Mid Term Conflict Detection* funzionale allo spazio aereo *freeroute*.

I coordinamenti OLDI non sempre vanno a buon fine e devono puntualmente essere verificati o effettuati telefonicamente.

Tutte le partenze da LICA che hanno in traiettoria il settore Nord vengono da questo ricevute con livello di ingresso FL130, mentre a Roma risulta un errore nell'invio dello stimato (ACT ROSSO).

Qualche volo viene erroneamente considerato come "di interesse" per un settore (colore ciano) distraendo e obbligando a coordinamenti inutili.

Avviene che il TOC fra settori risulti andare a buon fine per il CTA trasferente ma non per il CTA ricevente. Fatto una seconda volta si avvia normalmente, ma aumenta inutilmente il lavoro dei due settori interessati.

Il coordinamento telefonico non viene accettato quando inserito dal CTA che si trova spesso a doverlo reinserire e ri-accettare.

Le partenze provenienti da Apulia APP a volte risultano *pending* finché il volo non attraversa 3/4000 piedi dopo di che la *label* si completa coi dati; inoltre, sviluppano una rotta non reale che le riporta avanti e indietro su punti virtuali obbligando il CTA ad intervenire con dei *rerouting*.

Troppo spesso in uscita dalla FIR, nel settore Nord, invece di avere la frequenza dell'ente successivo e la possibilità di effettuare il "traffic release", viene proposto un TOC al settore precedente. Questo oltre a costringere il radarista a fastidiose manualità che lo distraggono dal *monitoring* del traffico presente nel settore, dimostra palesemente che, ad oltre un anno dalle prime segnalazioni, la geografia dei settori e l'analisi FDP dei sistemi non solo ben allineati.

Le workstation RAD FDP non funzionano correttamente e non aggiornano le liste dei voli in ingresso, uscita, partenza e arrivo, e questo comporta il continuo riavvio delle stesse da parte del personale TechnoSky.

Sono presenti in Sala Operativa solo 5 postazioni di Fall-Back contro i sette settori di configurazione massima prevista per l'ACC.

Ad oggi manca ancora l'ufficialità delle LOA con Belgrado, Napoli, SCCAM e Roma, cosa che può rappresentare un problema laddove gli enti limitrofi proponessero modifiche che vanno ad impattare negativamente sulle informazioni ricevute dai CTA durante l'addestramento alla RISA.

Infine si evidenzia che il CHMI nel calcolare l'OCCUPANCY non conta i traffici che, pur essendo verdi e in contatto, sono al di fuori dei limiti geografici del settore, motivo per cui non rispecchia il reale carico del controllore in pox operativa, con discrepanze che possono anche essere notevoli e questo determina anche il fatto che sia il SPV che l'FMP non abbiamo minimamente la percezione se non una indicazione circa la situazione in atto!

Risulta dunque evidente che l'ultimo rilascio del 10/05/2018 ha riportato indietro la Sala Operativa di un anno, quando alcuni di questi malfunzionamenti erano già presenti e sono stati risolti nei mesi trascorsi. Alla luce di questi sviluppi il rilascio del 24/05/2018 pone dei seri interrogativi sulla stabilità del sistema e sulle azioni correttive che ENAV intende mettere in atto.

Brindisi 14/05/2018

RR.SS.AA.

FILT-CGIL FIT-CISL UILTRASPORTI UGL-TA UNICA

